

СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВА НА ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ИСКОВ К ПЕРЕВОЗЧИКУ, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Т.А. СИГАЕВА,
аспирантка Института
государства и права
Национальной академии
наук Беларуси ©

Рецензент:
В.Г. ТИХИНЯ,
доктор юридических наук,
профессор

Специальным условием реализации права на предъявление исков к перевозчику согласно статье 159 Хозяйственного процессуального кодекса Республики Беларусь (далее – ХПК) является указание в исковом заявлении обстоятельств, свидетельствующих о соблюдении досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора.

Сроки предъявления претензий остаются за пределами претензионного порядка. Пункт 1 статьи 751 Гражданского кодекса Республики Беларусь, в соответствии с которым к перевозчику до предъявления иска, вытекающего из перевозки груза, вправе предъявить претензию в установленном порядке, содержит отсылочную норму только к порядку предъявления претензии, а не к срокам ее предъявления. Устав железнодорожного транспорта общего пользования (далее – УЖТ) не устанавливает обязанность соблюдения сроков предъявления претензий: претензии об уплате штрафов могут быть предъявлены в течение 45 дней, остальные – в 6-месячный срок. Кроме того, сроки предъявления претензий сегодня не составляют правила претензионного порядка урегулирования не только споров, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, но и любой другой категории дел, так как их нарушение не влечет правовых последствий.

Вместе с тем, продолжающиеся встречаться в современной юридической литературе суждения о погашении права на предъявление исков в суд в связи с пропуском сроков предъявления претензии не соответствуют статье 60 Конституции Республики Беларусь (далее – Конституция), декларирующей право на судебную защиту. Полагаем, что за пределами указанной формы защиты остается и правило об отказе перевозчика в удовлетворении претензий в случае несохранной перевозки груза на сумму до 0,5 базовой величины (п. 138 УЖТ). Прежде всего, по своей правовой природе оно является не процессуальным условием реализации права на защиту в претензионной форме, а материальным требованием, запрещающим возмещение убытков, размер которых не превышает определенную стоимость. Содержание этой нормы противоречит статье 23 Конституции, не допускающей ограничение прав и свобод, за исключением случаев, предусмотренных законом.

Принимая во внимание приведенные доводы, считаем, что пункт 138 УЖТ, устанавливающий отказ в удовлетворении претензий на сумму до 0,5 базовой величины, необходимо исключить. До внесения данного изменения он не должен применяться, как противоречащий Конституции.

В силе остаются следующие положения претензионного порядка:

1. соблюдение 30-дневного срока рассмотрения претензии перевозчиком и уведомление о результатах рассмотрения (п. 142 УЖТ);

2. соблюдение требований, предъявляемых к содержанию претензии (указываются предмет претензии и ее краткое обоснование; сумма по каждому отдельному требованию и по каждому отдельному документу; почтовый адрес заявителя и его банковские реквизиты; дата составления); претензия подписывается заявителем (п. 5 §38 Правил перевозки грузов (далее – Правила);

3. приложение к претензии подлинных документов:

в случае утраты груза – квитанции о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза, а при невозможности ее представления – документа об оплате стоимости груза, подтвержденного соответствующим банком, и справки железнодорожной станции отправления о неприбытии груза;

в случае недостачи или повреждения (порчи) груза – накладной и коммерческого акта или представления накладной с отметкой железнодорожной станции о составлении коммерческого акта, выданного ему железнодорожной станцией, или представления накладной и документов об обжаловании отказа железнодорожной станции в составлении коммерческого акта. К претензии о возмещении убытков, вызванных несохранной перевозкой груза, должны быть приложены документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза или его недостающей части, а также документ, подтверждающий оплату груза (в случае осуществления оплаты). В случае возможности ремонта поврежденного груза должна быть приложена калькуляция стоимости ремонта (п. 140 УЖТ);

в случае просрочки в доставке груза – накладной;

в случае задержки выдачи груза – накладной и коммерческого акта (п. 136 УЖТ);

4. предъявление претензии грузоотправителем или грузополучателем (п. 136 УЖТ);

5. предъявление претензии к Белорусской железной дороге (п. 137 УЖТ);

6. предъявление претензий о возмещении ущерба в случае утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза по каждой отправке в отдельности, за исключением однородных грузов, погруженных на одной станции одним отправителем на одну станцию назначения в адрес одного грузополучателя, для которых допускается предъявление претензий на группу отправок, но не более пяти, а по грузам, по которым составлен один коммерческий акт на целый маршрут или группу вагонов, – на количество отправок, указанных в акте (п. 3 §38 Правил).

Пункт 136 УЖТ не предоставляет грузоотправителям права на предъявление исков в случае недостачи, повреждения, порчи, просрочки в доставке и задержке выдачи груза. Однако, исходя из статьи 60 Конституции суды не имеют права отказать в приеме их исковых заявлений. Между тем, этот пункт УЖТ не обязывает грузоотправителей предъявлять и претензии в перечисленных случаях. Пробел в правовом регулировании позволяет предположить, что суд вправе принимать к производству иски грузоотправителей без соблюдения претензионного порядка урегулирования спора. Эта гипотеза не является однозначно истинной или ложной. При решении вопроса о принятии исков грузоотправителей, по нашему мнению, хозяйственный суд должен исходить из того, какие именно правила претензионного порядка им не соблюдены.

Если из искового заявления и (или) приложенных к нему документов вытекает, что претензия не предъявлялась или предъявлялась, но не к Белорусской железной дороге, а, например, к ее структурной единице (отделению, станции, депо), то суд должен соответственно оставить его без движения или в установленном статьей 163 ХПК порядке возвратить. Это следует из части 1 пункта 136 УЖТ, устанавливающей общую обязанность предъявления претензии, возникающей в связи с осуществлением перевозок, к Белорусской железной дороге. Если из процессуальных документов следует, что претензия направлялась, однако к ней не были приложены документы, регламентированные пунктом 136 УЖТ, то, на наш взгляд, суд не должен препятствовать в возбуждении дела: данная обязанность не предусмотрена законодательством, в ней нет практической необходимости.

Решение законодателя о целесообразности соблюдения правил о предъявлении вместе с претензией указанных документов в юридической литературе неоднократно встречало возражения [1, с.43–44; 2, с.51–60; 3, с.39]. Одни замечания основывались на особенностях документооборота перевозки груза. Их суть состояла в том, что сведения, фиксируемые данными документами, всегда могут быть проверены перевозчиком в одностороннем порядке на основании имеющихся у него документов [4, с.100]. В частности, накладная может быть сверена с дорожной ведомостью, квитанция (справка) о приеме груза к перевозке – с корешком дорожной ведомости, коммерческий акт – с его дубликатом. В случае невозможности проверки (например, утери документов) перевозчик должен предложить грузовладельцам представить их экземпляры дополнительно. Другие негативные отзывы аргументировались многочисленными казусами в оценке доказательственной силы указанных документов [5, с.108].

Мы поддерживаем приведенные критические аргументы. Однако, отметим и положительный аспект, заключающийся в том, что в настоящее время на Белорусской железной дороге осуществляется автоматизированное информационное обеспечение перевозок грузов с возможностью хранения и передачи данных транспортных документов по информационным сетям. Данное обстоятельство благоприятствует оперативной, достоверной и самостоятельной проверке оснований претензий перевозчиком.

В соответствии со статьей 160 ХПК специальным условием реализации права на предъявление исков к перевозчику является приложение к исковому заявлению документов, свидетельствующих о соблюдении досудебного (претензионного) порядка урегулирования споров. Ученые-правоведы относят к ним чек почтового отделения об отправке письма перевозчику, почтовое уведомление о его получении, копию претензии, ответ на нее транспортной организации и другие.

Специальным условием реализации права на предъявление исков к перевозчику является приложение к исковому заявлению документов, идентичных тем, что должны прикладываться к соответствующей претензии (п. 136 УЖТ). У ученых данный вопрос не получил однозначной оценки: одни поддержали это требование, считая необходимым превратить в предпосылку права на иск [2, с.30], другие критиковали за создание искусственного препятствия на пути защиты прав и законных интересов [5, с.108].

Нам импонирует последняя точка зрения. Нормы пункта 136 УЖТ противоречат правилам статьи 164 ХПК, ограничивающей установление перечня обстоятельств, с которыми связывается право на возбуждение дел в суде только законодательными актами. Согласно абзацу 6 статьи 1 и части 8 статьи 10 Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах Республики Беларусь», УЖТ к законодательным актам не относятся. Правила пункта 136 УЖТ не соответствуют статьям 100–101 ХПК, допускающим представление сторонами в обоснование своих исковых требований любых, находящихся в их распоряжении, доказательств на всех стадиях искового производства. Предусмотренная пунктом 136 УЖТ невозможность замены предусмотренных им документов другими документами (за исключением случаев утраты груза) вызывает сомнения в своей разумности. В подтверждение ее нелогичности достаточно привести мысль

М.И. Клеандрова о том, что «... Без коммерческого акта нельзя предъявлять претензию к перевозчику, в то же время обжалование незаконного отказа в составлении коммерческого акта ... позволяет грузополучателю предъявить иск» [5, с.108–109].

Перечисленные аргументы позволяют сделать выводы о противоречии пункта 136 УЖТ нормативно-правовым актам, имеющим более высокую юридическую силу. Что касается целесообразности оставления норм данного пункта, предусматривающих предъявление претензий в зависимости от представления документов, то здесь мы ограничимся лишь выражением мнения о том, что им должен быть предан рекомендательный характер. Как уже отмечалось, перевозчик может рассмотреть претензию на основе имеющихся в его распоряжении документов. Реальным подтверждением этой возможности является накопленный опыт применения Устава железных дорог Украины, который не имеет принципиальных отличий от белорусского аналогичного акта и не предусматривает обязательного соблюдения норм о представлении к претензии или исковому заявлению соответствующих документов.

Условием реализации права на предъявление исков в соответствии с абзацем 5 части 1 статьи 163 ХПК является наличие связи между соединенными в искомом заявлении требованиями к одному или нескольким ответчикам. Применение данного требования при принятии исков к перевозчику в течение многих лет характеризовалось отсутствием единообразия в судебной практике. Причина крылась в неразрешенности вопроса о соотношении правил соединения и разъединения претензий к перевозчику о возмещении убытков, вызванных недостатками, повреждением (порчей) груза, и соответствующих им исков [2, с.84–86].

На наш взгляд, следует исходить из того, что правила соединения и разъединения претензий, согласно пунктам 3–4 §38 Правил, применяются исключительно к претензионной форме защиты, а правила соединения и разъединения исков, в соответствии со статьями 60, 165 ХПК, – только к судебной. Для возбуждения дел по искам к транспортной организации это требование имеет общее значение. Таким образом, специальными условиями реализации права на предъявление исков к перевозчику, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, являются определенные требования к форме и содержанию искового заявления.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бурса Н.П., Ляндрес В.Б. Претензии и иски к транспортным организациям. М.: Юрид. лит., 1985.
2. Калистратова Р.Ф. Претензионный порядок разрешения споров. М.: Юрид. лит., 1963.
3. Кузнецов В., Максименко С. Изменить порядок урегулирования споров по железнодорожным перевозкам // Хозяйство и право. 1981. №9. С. 39–41.
4. Егиазаров. Совершенствование законодательства о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1984.
5. Клеандров М.И. Доарбитражный порядок защиты хозяйственных прав. Душанбе: Дошия, 1984.